INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

35a jaro Julio-aŭgusto 1983 N-ro 4



Deaera vidaĵo super la haveno de Zeebrugge,
ekskurscelo kaj fakprelega temo de la 35a IFEF-kongreso
(foto: MBZ)

REDAKTORA BABILO

Redakti ĉi-tiun IF estis malfacile. Abundis materialo en skiza formo kaj malabundis tempo pro rapide proksimiĝantaj transloĝiĝo de nia tajpanto (kaj de ŝia edzo, nia kasisto) kaj ferio de la presejo.

Tial nur en la venonta numero aperos raportoj de plenkunsidoj kaj komisionoj, resumo de jarraportoj de landaj asocioj kaj aliaj gravaj kutimaĵoj.

Havu indulgon, ni petas.

Ĉi-tie mi ŝatus atentigi vin pri la Fervojista Tago dum la 68a UK en Budapeŝto. Lunde la 1an de aŭgusto okazos la fervojista kontaktkunveno kaj lige al ĝi pluraj aliaj aranĝoj por ni. Nepre partoprenu, se iel eble.

Kaj jen la nova adreso de nia kasisto: Henning Hauge, Banegårdsplads 14, DK-9700 Brønderslev. Telefono + 8 - 825299.

red

KELKAJ PENSOJ

Sub tiu titolo la vicprezidanto dum la ĉijara kongreso ripetis sian prelegon pri la rolo de IFEF kiel faka asocio kaj la rolo de Esperanto kiel faka lingvo. En la prelego la vicprezidanto substrekis la gravecon de nia agado en tiu senco. Se IFEF ne donas al la fervojoj kaj la fervojistoj ofertojn sur la faka tereno, ĝia ekzisto kiel faka asocio estas grave endanĝerigita. Unu el la manieroj fari tion estas eldono de faka literaturo, kaj tiuj malmultaj, kiuj aŭskultis la prelegon, ricevis kopion de la teksto en formo de libreto aŭ kajero. Ĝi povus esti la unua en vico de fakaj eldonaĵoj. Cetere ĝi bone taŭgas kiel manlibro por ĉiu progresema IFEF-membro.

La kajero estas havebla ĉe la IFEF-kasisto kontraŭ pago de la afranko (= 5 dkr aŭ egalvaloro).

H Hauge

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: Otto Rösemann, Ringstrasse 14, D-3067 Lindhorst
Redaktoro: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved
Poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdsplads 14, DK-9700 Brønderslev
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 dkr por bankelspezoj)
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn

REZOLUCIO

La 35a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF) okazinta en Oostende (Belgio) kun 435 partoprenantoj el 19 landoj

atentigas, ke la Unuiĝintaj Nacioj proklamis la jaron 1983 "Internacia Jaro de Komunikado",

substrekas, ke la lingvo ĝenerale estas la ĉefa komunikilo, per kiu homoj kapablas interrilati kun homoj, kio tamen konsiderinde estas komplikigata pro la ekzisto de multaj diversaj lingvoj,

konstatas, ke multaj ŝtatoj kaj internaciaj organizoj same kiel fervojaj entreprenoj, fervojistaj sindikatoj kaj aliaj fervojistaj organizoj praktikas la lingvan problemon laŭ egoismaj kaj diskriminaciaj principoj, kreante du kategoriojn de homoj: unu kiu rajtas uzi sian propran lingvon, kaj alian, kiu devas uzi lingvon fremdan al si,

rekomendas al ĉiuj internaciaj organizoj, por akceli la rektan komunikadon de homo al homo, apliki la milfoje elprovitan internacian lingvon Esperanto, pro kio ili ne nur esence subtenus la iniciaton de la Unuiĝintaj Nacioj, sed kio krome donus al ili mem nesubtakseblajn ekonomiajn avantaĝojn,

deklaras, ke la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio pretas helpi en ĉiuj klopodoj por alproksimiĝi al la proponita celo.

Oostende, la 8an de Junio 1983

Giessner
prezidanto

Landaj asocioj, bonvole atentu:

La landaj asocioj de IFEF estas petataj transdoni la rezolucion (en la koncerna lingvo) al la ĉefadministrejoj de la fervojoj kaj al aliaj utilaj instancoj laŭ propra juĝo.

KROKIZE TRA NIA 35A

Ĝi funkciis! Spite al malgranda gvidantaro kaj helpantaro la kongreso funkciis. En la Festa kaj Kultura Palaco de Ostendo, kiu bone servis kiel kongresejo.

Ni tiras el la Kongresa Bulteno, kiu aperis en 4 numeroj, bone redaktita de ges-roj Ritterspach:

Antaŭkongresa gazetara konferenco rezultigis almenaŭ 5 artikolojn kaj radiointervjuon. Interkona vespero, ekumena diservo, digna inaŭguro kun belaj kaj ŝajne sinceraj vortoj i a de la ĝenerala prezidanto de FISAIC, s-ro Gilbert Schmit en perfekta Esperanto, kaj kun solkanto de Barbara Kohl. Rondirado en la urbo kaj vesperaj muzika kaj folklora danco far fervojaj ensembloj.

Kunsidoj de komisionoj: Historio, Terminara, Fakprelega. Serioza laboro, progresoj, reelekto de gvidantoj, La urbestro akceptis grandan delegacion.

Posttagmeze ekskurso al proksima, mezepoka Bruĝo kun gvido tra pitoreskaj stratetoj, preter malnovaj, interesegaj konstruaĵoj kaj enboate sur kanaloj.

Kvarteto "Nostalgio", kiun majstre éstris, inspiris kaj partoprenis Ramona van Dalsem, ravis la kongresanojn tutan vesperon.

Ekskurso al Zeebrugge estis parto de la unua fakprelego.

Kariljono estas specialaĵo de la Basaj Landoj, kaj Petro De Smedt - profesia kariljonisto - sprite, humure, babile priskribis la mekanismon de tiu sonorilara instrumento, antaŭ ol li grimpis en la turo de Kongresejo por koncerti. Vere impresige.

Tuttaga ekskurso al pluraj flandraj urboj kaj granda koncerto de la Nacia Fervojista Orkestro estis aliaj neforgeseblaj eroj.

Plenkunsidoj okazis en sobro kaj harmonio. La sorto de la kongresproponoj aperos venontfoje en la raporto de la sekretario, sed la propono esplori eblecojn kiel instigi kongresanojn malpli multe krokodili kaj pli ofte paroli Esperanton estis akceptita, kaj ideojn kolektas s-ro André Aude, 37 rue des Heraults, Saint Avertin, F-37170 Chambray-les-Tours.

Postmorte André Blondeaux estis nomumita Honora Membro de IFEF pro siaj meritoj precipe en la terminara laboro. Kiel konate André Blondeaux fine de decembro mortis pro strattrafika akcidento. Nekrologo aperis en IF 2/1983.

LA FAKPRELEGOJ

Feliĉe la faka elemento de niaj kongresoj daŭre plifortiĝas. Dum nia 35a du prelegoj krom mallongaj kontribuaĵoj el 7 landoj estis la rikolto.

Ĉar estas tute neeble en IF trovi lokon por ĉio, ni jene provas resumi. La eblecon disponigi la kompletajn tekstojn al ĉiuj interesitoj ni momente esploras.

Merkrede la 8an s-ro Norbert Vanspeybrouck surgrimpis la podion, kaj jen la oficiala resumo de lia prelego pri:

La rolo de la Fervojo en la haveno de Zeebrugge

Resumo de la unua fakprelego dum la 35a IFEF-kongreso verkita en Esperanto de N. Vanspeybrouck

Ĉiun horon veturas trajno (18 en ĉiu direkto) de Brugge al Zeebrugge, kies pasaĝerstacio nun fariĝis finstacio de la linio, pro la plivastigaj laboroj en la haveno; novkonstruita branĉlinio kondukas al Heist-Knokke. Al la varstacio de Zeebrugge veturas 39 trajnoj ĉiutage por optimume priservi la havenon, kiun oni konstruis de 1896 ĝis 1907. Ĝiaj ĉefaj taskoj: importado de krudmaterialo kaj energidonaĵoj, pasaĝer- kaj frajttransportado per vagon-pramŝipoj, per konteneroj sur la Norda Maro kaj interkontinente, per konvenciaj kaj kombinitaj transportmetodoj ĉiuspecaj.

La regula pramŝip-trafiko komenciĝis en 1924 inter Zeebrugge kaj Harwich far de belgoangla societo SBA; celoj de la vagonoj el Britio nuntempe estas F.R.Germanio (50%), Belgio (17%), Nederlando (10%), Aŭstrio (9%), Italio (7%) kaj Svislando (7%).

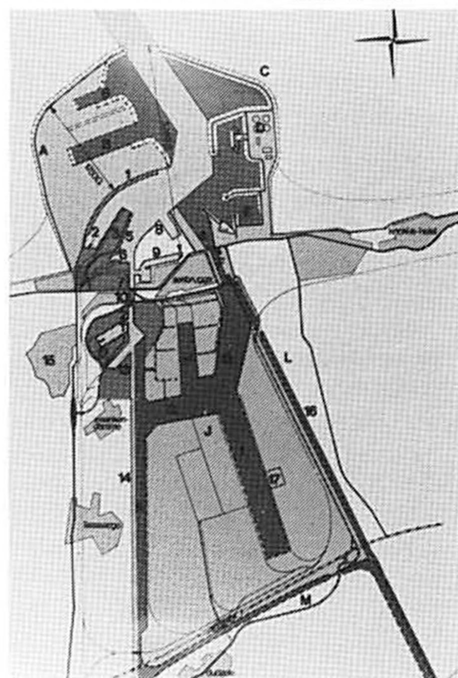
La kontener-trafiko inter Zeebrugge kaj Harwich komenciĝis en 1965. La kurtdistanca kontener-terminalo (SCT), inaŭgurita 1968, disponas pri 270 m longa kajo kun 2 pontarganoj, levpovo po 30 t. La transveturado daŭras 7 horojn, la malŝarĝado 5 horojn. Oni transportas precipe aŭtomobilpartojn inter la FORD-establoj en Belgio, Germanio kaj Britio; 84% de la konteneroj estas fervoje transportataj.

La transoceana kontener-terminalo (OCZ) estas konstruita en 1971 kun 815 m longa kajo, 3 pontarganoj (levpovo po 45

t), etendiĝantaj 37 m super la akvo kaj 67 m super kvar trakoj. Sur ili oni povas telekomande manovri la vagonojn por pretigi trajnon. Importaĵoj estas precipe frostigitaj nutraĵoj, elektraj aparatoj, lano, feloj, fruktoj (freŝaj kaj konservitaj), asbesto, tabako kaj ornamaj plantoj.

Por kombinitaj transportoj fervojo/ŝoseo oni aplikas kaj la horizontalan ŝarĝmetodon (Ro-Ro, Huckepack, kanguruo) kaj la vertikalan (tutaj kamionoj, interŝanĝeblaj kamionkestoj).

SKIZO PRI LA HAVENO DE ZEEBRUGGE



(foto: MBZ)

1-17 Nuna stato de la haveno
1 Kajo Leopoldo II
2 Ro-Ro-terminaloj
3 Transoceana kontener-terminalo (OCZ)
4 Aútoprama terminalo (Sea-Ro)
5 Naftokajo
6 Vagonprama terminalo (Sealink)
7 Kurtdistanca kontener-terminalo (SCT)
8 Militŝipa bazo
9 Fiŝista haveno
10 Markluzo
11-13 Ripar-dokoj
14 Baldueno-kanalo
15 Planita Transport-arealo
16 Interliga kanalo
17 Distribua stacio por tergaso (DISTRIGAZ)

A-M Plivastigo de la haveno
A Okcidenta moleo
B Profundakvaj basenoj
C Orienta moleo
D Terminalo por fluidigita tergaso (LNG)
E Industria haveno
F Nova markluzo
G-M Interna haveno
G Interliga baseno
H Norda baseno
I Suda baseno
J Kajo por amasvaroj kaj koakso
K Plilarĝigo de Baldueno-kanalo
L Rezerva tereno
M Kanalo por puŝataj konvojoj

Destinhaveno por la regulaj ĉiutagaj var- kaj pasaĝerservoj trans la Nordan Maron estas Harwich (2-3x), Dover (10-12x), Felixstowe (3x) kaj Hull (1x).

Transportoj por la loka industrio sin direktas ĉefe al la vitrofarejo GLAVERBEL, al la koaksfarejo CARCOKE kaj al la vardeponejoj de BORLIM. Malpli gravaj estas la fiŝtransportado kaj la pasaĝer-trafiko. La dumtempa konstru-entrepreno ZEEBOUW-ZEEZAND zorgas pri la plivastigo de la haveno: necesos alveturigi 11,5 milionojn tunojn da ŝtonoj, el kiuj 48% alvenos per trajnoj kun po 55 vagonoj. La nunan kluzon (210 m longan) al la interna haveno anstataŭos nova, 500 m longa. La nova ekstera haveno etendiĝos ĝis 1750 m en la maron, la gajnota tereno havos areon de 350 hektaroj.

Ĉi tiuj plivastigaj laboroj estas por Belgio absolute necesaj, se ĝi volas per Zeebrugge konservi sian rangon inter la grandaj Nordmaraj havenoj.

- - -

Poste en la tago okazis la prezento de "Fakaj Aktualaĵoj". La gvidanto de Fakprelega Komisiono, Gunnar Thuesen, komence klarigis pri la multaj specoj de konteneroj.

Jen sekvis la ceteraj aktualaĵoj:

Nova situacio en la ĉefurba amastrafiko en Finnlando

La dato 1.VI.1982 restos kiel grava mejloŝtono de la evoluigo de amastrafiko en Helsinki kaj ĝenerale de la reltrafiko en Finnlando. Je tiu dato komenciĝis la provtrafiko sur la jam ekde 1969 konstruata enurba, parte subtera fervojo aŭ metroo, kiel ĝi en Helsinki nomiĝas.

Pri la evoluo de tiu ĉi granda kaj multekosta konstru-entrepreno estas menciinde, ke oni komencis serioze pensi pri metrokonstruado en la 1960-aj jaroj.

La nun trafikata metrolinio estas unu el la plej kurtaj similaj instalaĵoj, sed ĝi estos plilongigata iom-post-iom. Aktuale la linio longas nur ĉa 13 kilometrojn kaj en nuna momento 7 metrostacioj estas servopretaj.

Ĝis nun la realigo de la projekto postulis la imponan sumon de 1.800 milionoj da finnaj markoj. Tio estas la plej granda investado por difinita celo en la ekonomia historio de nia ĉefurbo.

raportis Nils G. Narvala

La flughavena stacio Zürich-Kloten (Svisio)

Depost 1960 la nombro de pasaĝeroj por flughaveno Zürich altiĝis al pli ol trioblo. Por konduki tiujn homamasojn al la urbo, Zürich en 1980 ligiĝis al la fervoja reto. Ne per flanka aŭ aparta fervoja linio tiu flugcentro estas ligita, ĝi estas plene enkonstruita en la nacian fervoj-reton. La grandaj trasvisaj rapidlinioj okcidento-oriento kondukas tra tiu flughaveno. Same trajnoj al kaj de Luzern unue aŭ laste veturas al la flughavena stacio. Jen grava servo al flugpasaĝeroj, kun ofte pezaj valizoj, ili povas eviti trajnŝanĝojn en Zürich.

La stacio estas subtera, 12 metrojn profunde, konstruiĝis tunelo de 6,4 km longeco kaj la deklivo de la fervoja linio estas maksimume 12 promiloj. Tia subtera stacio necesigis solvon de grava problemo. Sendube vi memoras, ke forta ventoblovo anoncas la alvenon de trajno, kiam vi staras en stacio de subtera fervojo. La trajno en tunelo puŝas premitan aeron antaŭ si kaj la trajnfino alsuĉas aeron ĉe forveturo. Tion la inĝenieroj sukcesis eviti en Zürich-Kloten. Proksime de la kajo-finoj konstruiĝis du grandaj, tiel nomataj kamenoj. Ili servas kiel malstreciĝ-ŝaħtoj kaj supren kondukas la premitan aeron, ĝis super la ter-surfacon. Same ili permesas fluon de ekstera aero ĉe forveturo de trajno. Krute dirite, vi apenaŭ sentas en- kaj el-veturadon de trajno sur la kajo.

Kompilis: Otto Walder

"Rheingold" - sorĉnomo de nova lukstrajno en Germanio

Fine de majo ĉijare startis la nova Trans - Eúrop - Ekspreso "Rheingold", ĝi veturas ĉiutage de Amsterdamo al Bazelo, du rektaj vagonoj pluveturas ĝis Chiasso resp. Brig; en Mannheim deflankiĝas vagongrupo al Munkeno tra la valo de rivero Neckar. Kompreneble alia trajno veturas samtempe en la kontraŭa senco. Ĉu vere tute nova lukstrajno? Jes kaj ne. La vagonoj ne estas novkonstruitaj, nur repoluritaj.

Ĉefa novaĵo: la klubvagono. 28 unuope turneblaj foteloj staras apud 13 fiksaj ĉefenestraj tabloj. Precipe al eksterlandaj turistoj sin direktas tiu oferto. La traveturataj regionoj estas la plej belaj de Ger-

manio. Folkloraj kaj regiontipaj prezentadoj okazas en la klubvagono flanke de lokaj fremdultrafikaj entreprenoj, ĉiutage 2 urboj sin prezentos laŭ fiksita plano kun oftaj ŝanĝoj.

La trajno "Rheingold" havas jam 55jaran tradicion. Laŭrapidece ĝi estis trovebla inter la unuaj rangoj. De 1965 ĝi estas TEE kaj nun ĝi fariĝis paradaĵo de la Germana Federacia Fervojo.

Konkurantoj pri rapideco: jen radoj sur reloj, jen magneta glitado

En la fakprelego antaŭ 2 jaroj en Regensburg estis menciita la germana esplorprojekto sur 23 km longa absolute rekta relvojo inter la urbetoj Rheine kaj Freren. La projekto progresas. Du gravaj paŝoj antaŭen estas faritaj:

- novspeca radaks-kompleto permesanta rapidecojn ĝis 400 km/h,

- dizeloelektra trakciilo por rapidecoj ĝis 350 km/h estas pretigita.

Ĉe la sensacie multkapabla radakskompleto oni forlasis la principon de 2 rigide fiksitaj radoj sur unu akso, la radoj havas certan liberecgradon kontraŭ la akso, kiu tamen estas regulebla per magneta pulvoro funkcianta kvazaŭ kuplilo.

Eksperimentoj por la trakcia parto prezentas la duan gravan paŝon antaŭen kaj montris, ke por rapidecoj superaj al 100 km/h estus dezirinde havi pli da peza maso en la risortita parto de la trakciilo, dum ĉe malpli alta rapideco la maso prefere troviĝu senrisorte sur la boĝioj. La nova trakciilo ebligas laŭdezire kupli la pezan masoblokon el motoro kaj bremsoj aŭ kun la risortita veturilsupro aŭ kun la boĝioj sen risortaĵo. Efiko: la veturstabileco ĉe alta rapideco estas des pli granda ju pli reduktiĝas la transversalaj movofortoj de la senrisortaj boĝioj.

La eksperimentan terenon jam inspektis fakuloj el multaj landoj. Praktikaj realigoj por magnettrajnoj estas jam en preparo:

- en Birmingham (Britio) inter la flughaveno kaj la ekspozicia tereno, distanco 600 metroj.

- Iom malpli konkretaj estas la planoj por linio de Chicago al Milwaukee (Usono).

- Sovetaj specialistoj kalkulas la vojaĝdaŭron de "magnetflugo" inter Moskvo kaj la insulo Krim je 4 ĝis 5 horoj.
- Pliaj planoj ekzistas por linio de Las Vegas al Los Angeles (Usono) kaj de Montreal al Ottawa (Kanado).

Kabloj kun optikaj fibroj ĉe la fervojo

Jam de kelkaj jaroj oni parolas pri novaj konduktiloj kiuj anstataŭ fadenoj uzas vitrofibrojn kiel konduktilojn.

La unua praktika uzo de tia kablo ĉe la Italaj Ŝtatfervojoj okazas apud Romo. Ses optikajn fibrojn enhavas la tie uzata kablo. Ĝi estas sternita sub alternaj kondiĉoj, jen pendanta en la aero, jen subtere enfosita, por studi ĝian funkciadon.

La dua kazo estas en Duisburg (Germanio) ĉe industrifervojo. Tie funkcias de mallonga tempo elektronika regadejo kun mikrokomputiloj anstataŭ relajsreagaj ĉenoj, kiujn ekskluzive ĝis nun uzas la Germana Federacia Fervojo.

La subtera fervojo en Berlino eksperimentas pri la apliko de lumondaj kabloj inter pluraj vagonoj. Postulo estas, ke la tiel ekipitaj vagonoj devas esti kunkupleblaj kun la ordinare ekipitaj vagonoj per la aŭtomata centra bufrokuplilo.

En Belgio la fervojo jam utiligas la novan teknikon de vitrofibraj kabloj en la tunelo inter la norda kaj suda stacioj de Bruselo. Nek la alta tensio de la proksima katenario nek aliaj konduktiloj povas elektromagnete influi la interkomunikiĝojn per tiu moderna kablo, kiu certe trovos kreskantan aplikon en multaj teknikaj fakoj, ne nur ĉe la fervojo.

La tri lastajn verkis Gernot Ritterspach, FRGermanio.

Dua fervoja tunelo sub la "Norda-Maro-Kanalo" (Nederlando)

Bezone por la marŝipoj destinataj al la haveno de Amsterdam oni fosis inter la jaroj 1865a kaj 1876a tute novan kanalon de la Norda Maro rekte al Amsterdam longa proks. 20 km. En tiuj jaroj ankaŭ la fervojaj linioj disvolviĝis: kruciĝoj inter la feraj kaj la akvaj vojoj estis ne-eviteblaj! Por ne ĝeni la ŝipveturadon la pontoj devis esti moveblaj. Ju pli malalta la ponto des pli ofte la ponto

devis esti malfermata kaj la fervoja trafiko estis do barita. Pri tiu temo detale raportis la fakprelego en nia 32a IFEF-kongreso en America (NL).

La ŝip- kaj fervojtrafiko pli kaj pli ĝenis unu la alian. Nemirinde, ke jam antaŭ la dua mondmilito oni pristudis la eblecon, ke la fervojo kruciĝu subakve kun la kanalo.

Post la milito la situacio estis tiel, ke por ne tro multe malhelpi la atingeblecon de la haveno en Amsterdam du pontoj devis esti malfermataj ĉiuhore dufoje!

Kulmino de la mizero estiĝis, kiam - kaj tio okazis jam dufoje - marŝipo koliziis kun la ponto, pro kio ĝi difektiĝis kaj dum pluraj tagoj aŭ semajnoj la fervoja trafiko tute estis malhelpata.

Finfine en la jaro 1977a la registaro aprobis la tunelprojekton.

La tunelo mem enhavas tri trakojn, por ke la vartrajnoj povu veturi sendepende de la pasaĝertrajnoj kaj eĉ dum la pinttrafikhoroj du pasaĝertrajnoj povu veturi en la sama direkto sendepende de la kontraŭsenco.

En la multaj fervojaj laboroj ĉirkaŭ Amsterdam dum la venontaj jaroj, la finkonstruado de ĉi tiu tuneltraceo certe estas unu el la plej gravaj paŝoj.

W.L. van Leeuwen

Britaj Relvojoj (BR)

Poŝformataj komputiloj por konduktoroj

La konduktoroj en trajnoj de neĉefaj linioj, kiuj devas vendi la biletojn survoje, baldaŭ ricevos tiucele poŝformatan aparaton kun mikrokomputilo.

Tiu aparato havas klavaron kun 18 butonoj, per kiuj oni povas presigi la ĉefajn vojaĝcelojn kaj biletkategoriojn. La datenoj estas registritaj sur magnetbendo en la aparato, kies enhavo unufoje ĉiutage estas komunikata al la centra komputilo.

Frank Curtis

La morgaúa trajno (Norvegio)

Merkataj esploroj kaj propraj spertoj de NSB montras ke pliigita rapideco kreskigas la trafikon. Dume la topografio limigas la rapidecon sur norvegaj reloj. Estis por NSB nature, dum periodo kiam la persona vagonparko deviș moderniĝi, konsideri la eblecojn por daúriga evoluo, aú per grandskalaj rektigoj de la kurbiĝoj aú per havigo de lokomotivoj kaj vagonoj kiuj povis veturi pli rapide sur la nunstataj linioj. La lasta alternativo elektiĝis.

Novaj vagonoj

La unua rezulto estis la evoluo de personvagonoj B5, interpaŝo survoje al la personvagonoj de tipo B7.

La novaj vagonoj estas konstruitaj el laúlongaj aluminiprofiloj, kaj tio igas la vagonojn 5 ĝis 6 tunojn malpli pezaj ol tiuj en ŝtalo. NSB kreis tute novan trajnmedion por pliboniĝi la pasaĝerkomforton.

Nova lokomotivo

Por tiri la novajn vagonojn evoluiĝis nova lokomotivo, EL 17, kiu estas ekipita per nova tipo de nesinkronaj motoroj. Ĉi tiuj motoroj malpli pezas, estas pli fortikaj kaj postulas malpli da konservado ol la tradiciaj elektro-motoroj.

EL 17 estas speciale konstruita por alta rapideco. Malplia akvo-ŝarĝo, malpli pezaj boĝioj kaj pli bona risorteco ebligas pli rapidan veturadon tra la kurbiĝoj sen plia ŝarĝo de la relvojo

Kompilis: P J Krogstie

\- - -

Krome Erik Mortensen, Danlando, rakontis pri la elektrizado ĉe DSB

\- - -

Plej grava tamen estis la prelego de la vicprezidanto: "Kelkaj pensoj pri la stato de la fervojoj kaj de Esperanto kiel fervoja faklingvo".

Kvankam negranda aúskultantaro ĉeestis, kio povas ŝuldiĝi de mankanta konscio pri la graveco de certaj defioj kiuj alfrontas nin, ĉiu serioza IFEF-ano devos posedi la tekston, kiu aperis en kajero, havigebla kontraú pago de la afrankelspezoj, vidu la artikolon de la kasisto, paĝon 50.



(Foto: Karen Olsen)

Ni rapidas de unu kongreso al la venonta:

LKK-prezidanto de la 36a postkuras LKK-prezidanton de la 35a por ekhavi la IFEF-flagon.



BULGARIO ATENDAS VIN

por ke vi partoprenu la

36an IFEF-kongreson

en Slanĉev Brjag apud Burgas ĉe la Nigra Maro dum la tempo 12a-18a de majo 1984.

Ĉar IFEF en 1984 iĝos 75jara, tio kompreneble pozitive kaj solenige efikos al la kongreso.

La unuajn informojn ni donos en la venonta IF.

JARKUNVENO DE GEFA 1983 EN LÜNEBURG

La Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) organizos sian 27an jarkunvenon de la 7a ĝis la 9a de Oktobro 1983 en la nordgermana urbo Lüneburg. Al tiu landa kongreso estas bonvenaj kiel jam delonge niaj eksterlandaj gekolegoj kun siaj familianoj. Ĉiuj aranĝoj okazos en la hotelo Seminaris, kie ankaŭ la kongresanoj povos loĝi en komfortaj unu- aŭ dulitaj ĉambroj. La fiksa prezo ampleksas ankaŭ kelkajn man-

ĝojn kaj la uzon de la tieaj maronda kaj hala banejoj. La vojo inter la stacidomo kaj la kongresejo estas ĉ. 30 minutojn. Aŭtobusoj estas utiligeblaj. Loĝigo en aliaj hoteloj eblas.

Lüneburg situas inter la urboj Hannover kaj Hamburg kaj estas bone atingebla per trajnoj. Kiu veturas per IC-trajnoj devas ŝanĝi en Bremen, Hamburg aŭ Hannover. Menciinde el la programo estas: akcepto per la urbestro, amika kunestado, vizito al la mezepoka urbocentro, aŭtobusekskurso al iama monaĥejo kaj al la hidraŭlika liftkluzo, festvespero, dancado, sonfilmo pri Esperanto-kongreso.

La urbo ŝuldas sian ekziston depost la jaro 956 al la salofontoj. La politika kaj ekonomia graveco kreskis dum multaj jarcentoj. Ankoraŭ nuntempe la konservitaj palacoj kaj precipe la urbodomo, la plej granda mezepoka en Germanio, pruvas la riĉecon de la iama Hansa-urbo.

GEFA kore invitas al la partopreno de tiu jarkunveno. Interesuloj petu aliĝilon ĉe s-ro Klaus Böhnke, Matthäistr. 7, D-2400 Lübeck.

W. Barnickel

JARKUNVENO DE FFEA EN SEVRIER

La venonta jarkunveno de FFEA okazos la 15an de oktobro en vilaĝo SEVRIER ĉe la piedo de la Alpoj laŭlonge de la tre bela lago de Annecy, kaj en la kadro de tutsemajna aranĝo de la 11a ĝis la 16a de oktobro.

La restadejo nomiĝas "Foyer Communautaire de Vacances". Plej proksima stacio estas Annecy.

La programo ampleksas plurajn ekskursojn i a al Annecy, Chamonix (konata skiloko), Semnoz kaj Beaufort. Loĝado en dupersonaj ĉambroj, plena pensiono, ebleco por diversaj sportoj kaj ludoj.

Por pliaj informoj, aliĝo ktp bv turni vin al
s-ro Georges MAZAUD,
322 avenue de la Châtre,
F-36000 CHATEAUROUX, Francio.
Aliĝlimo: 10.09.1983.

FERVOJA KORESPONDA SERVO (FKS) p/a s-ro J Demissy, 18 avenue du Lieutenant Bourguignon, F-55600 Montmedy (Francio).

Indiku viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, pri kiaj temoj ktp.

SKISEMAJNOJ 1984 EN AŬSTRIO

La 25a jubilea IFES (Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno) okazos de 28.1 ĝis 4.2 en MARIA ALM (hotelo Hintermoos), Salzburga lando.

Informoj: AFEF, poŝtfako 117, A-1103 Wien.

IFES-postskisemajno okazos de 4. ĝis 11.2 en WERFENWENG, apud Bischofshofen (en novkonstruita monta domo STRUSSING), Salzburga lando.

- - -

En la sama loko okazos de 18. ĝis 25.2. la Linza Esperanto Skisemajno = LES.

Informoj:

Joh. Geroldinger,
Römerg. 19,
A-4072 Alkoven/Linz.

JOHAN BÜRGER 85JARA

La prezidanto de IFEF sendis gratulleteron, kiun ni jene represas kun aldonaj postgratuloj de la redakcio:

"Kara amiko Bürger,

Iom tro malfrue mi eksciis pri la fakto, ke vi la 23an de Marto travivis vian 85an naskiĝtagon. Kvankam estas apenaŭ pardonebla malfruiĝo, bonvolu tamen pardoni kaj ankoraŭ nun akcepti miajn plej sincerajn kaj amikajn bondezirojn okaze de tiu grava okazintaĵo. Ne tro multaj homoj atingas tiun tagon kaj eĉ kapablas ankoraŭ aktive trapaŝi la vivon en tia alta aĝo.

Kompreneble mi alkroĉas la ne malpli sincerajn dezirojn de la IFEF-estraro kaj de la Federacio entute, kies Honora Membro vi estas. Ni unuanime deziras al vi, ke ankoraŭ multajn jarojn vi havu en sanstato, kiu permesas trovi en la vivo pli da agrablaj flankoj ol malagrablaj.

Volonte mi memoras vian konstruivan kunlaboron en la IFEF-kongresoj kaj viajn multnombrajn meritojn por via landa asocio, sed ankaŭ por IFEF, al kiu vi multe servis, ekz en la LKK-oj de la kongresoj Linz kaj Villach. Mi ĵus legis frazon el miaj honorigaj vortoj en Romo, kiam IFEF vin nomumis Honora Membro, kaj kiuj vere ĉiam validis kaj validas: "Johann Bürger estas viva ekzemplo por ni ĉiuj". Akceptu ilin denove, kara amiko, kiel plej altan rekonon. Restu sana kaj bonfartu ankaŭ estonte!

Plej sincere kaj amike
via Joachim Giessner
prezidanto de IFEF"

NEKROLOGOJ

Je la 11a de aprilo 1983 forpasis nia fidela nederlanda kolego GOZEWINUS BEVERLOO en la aĝo de 76 jaroj.

Jam en la jaro 1932 li esperantiĝis kaj aniĝis en la Esperanto-movado. Post la milito, en la jaro 1950 li fariĝis membro de FERN kaj partoprenis kun la edzino en multaj IFEF-kongresoj.

Li emeritiĝis kiel staciestro de Zetten-Andelst en kiu loko li loĝis dum la lastaj jaroj.

Li ripozu en paco.

\- - -

Je la 15a de aprilo 1983 estis mortigitaj sekve de trafikakcidento nia multjara kaj fidela membro GERHARD BARDENHORST kaj edzino. Ni bedaŭras ilian subitan morton. Ambaŭ vizitis ofte internaciajn kaj naciajn aranĝojn kaj estis ĉiam afablaj kaj bonvenaj gastoj.

Ili ripozu en paco.

IFEF

ENHAVO

Redaktofino por la venonta IF, kiu estas planata aperi ĉ la de septembro, estas 10.8.1983.

Preso: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved